



⑮ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 199 32 781 A 1**

⑤ Int. Cl.⁶:
B 60 R 16/04
B 60 L 1/00
H 02 J 7/00

⑦ Aktenzeichen: 199 32 781.5
② Anmeldetag: 14. 7. 99
④ Offenlegungstag: 16. 12. 99

Mit Einverständnis des Anmelders offengelegte Anmeldung gemäß § 31 Abs. 2 Ziffer 1 PatG

⑦① Anmelder:
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑦② Erfinder:
Schell, Andreas, Dipl.-Ing., 70329 Stuttgart, DE

③

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

- ⑤④ Verfahren und Schaltungsanordnung zur Versorgung eines Bordnetzes eines Kraftfahrzeugs mit elektrischer Energie
- ⑤⑦ Verfahren zur Versorgung eines eine Batterie, zumindest einen elektrischen Verbraucher und ein Brennstoffzellenaggregat aufweisenden Bordnetzes eines Kraftfahrzeugs mit elektrischer Energie, wobei das Brennstoffzellenaggregat bei Unterschreiten einer voreinstellbaren Batterie-Spannungsgrenze und/oder bei Überschreiten einer voreinstellbaren Bordnetzlast aktiviert und bei Überschreiten einer voreinstellbaren Batterie-Spannungsgrenze deaktiviert wird.

DE 199 32 781 A 1

DE 199 32 781 A 1

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Schaltungsanordnung zur Versorgung eines Bordnetzes eines Kraftfahrzeugs mit elektrischer Energie nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 bzw. des Patentanspruchs 5.

Aus der DE 197 03 171 A1 ist ein Fahrzeug mit einem Antriebs-Verbrennungsmotor und einer diesem zugeordneten Energiequelle sowie mit elektrischen Verbrauchern, die durch eine Stromerzeugungseinrichtung mit elektrischer Energie versorgt werden, bekannt, wobei die Stromerzeugungseinrichtung ein Brennstoffzellenaggregat ist, das unabhängig vom Betrieb des Verbrennungsmotors aktivierbar ist. Parallel zu den mittels des Brennstoffzellenaggregats beaufschlagbaren Verbrauchern ist eine Pufferbatterie zur Abdeckung kurzzeitiger Bedarfsspitzen, wie sie beispielsweise beim Anlassen des Verbrennungsmotors auftreten, vorgesehen.

Aus der DE 195 23 109 ist ein mittels einer Brennkraftmaschine angetriebenes Kraftfahrzeug bekannt, welches zur Erzeugung von elektrischer Energie zum Betreiben von elektrischen Verbrauchern anstelle einer Lichtmaschine ein Brennstoffzellensystem aufweist. Die elektrische Energie zum Starten des Brennstoffzellensystems bzw. einer diesem zugeordneten Spaltanlage wird mittels einer Batterie bereitgestellt. Es ist hierbei vorgesehen, eine Anpassung der von den Brennstoffzellen gelieferten Ausgangsspannung zur bedarfsgerechten Versorgung der Verbraucher mit elektrischer Energie mittels eines Spannungsreglers durchzuführen. Das Vorsehen eines derartigen Spannungsreglers zwischen dem Brennstoffzellensystem und dem Bordnetz erweist sich als relativ aufwendig.

Aufgabe der Erfindung ist die Angabe eines Verfahrens bzw. einer Schaltungsanordnung, mit welcher eine Versorgung eines Bordnetzes bei Verwendung eines Brennstoffzellensystems zur Stromerzeugung in besonders einfacher Weise möglich ist.

Diese Aufgabe wird gelöst durch ein Verfahren mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 sowie eine Schaltungsanordnung mit den Merkmalen des Patentanspruchs 5.

Erfindungsgemäß kann auf eine Leistungselektronik zur Spannungsanpassung zwischen dem Brennstoffzellensystem und dem Bordnetz verzichtet werden. Dadurch, daß eine elektrische Wechselwirkung zwischen den einzelnen Komponenten zur Stromerzeugung für ein Bordnetz vorgesehen ist, erhält man einen höheren Wirkungsgrad des Gesamtsystems. Ferner ist das Gesamtsystem gegenüber herkömmlichen Lösungen kostengünstiger bereitstellbar. Erfindungsgemäß ist eine unaufwendige und hierbei optimale Anpassung des Brennstoffzellensystems an eine veränderliche Stromanforderung seitens des Bordnetzes zur Verfügung gestellt. Eine Aufladung der Batterie mittels des Brennstoffzellenaggregats kann gleichzeitig mit oder unabhängig von einer Versorgung des Bordnetzes mit Energie durchgeführt werden. Mittels des erfindungsgemäßen Verfahrens ist es möglich, das Brennstoffzellenaggregat stets bei Nennleistung zu betreiben, da ein erzeugter Strom wahlweise auf die Batterie und/oder einen Verbraucher abgebar ist.

Das Brennstoffzellen-Aggregat wird bei Unterschreiten einer voreinstellbaren Batterie-Spannungsgrenze zum Aufladen der Batterie und gegebenenfalls zur wenigstens teilweisen Versorgung des Bordnetzes mit elektrischer Energie aktiviert. Mit dieser Maßnahme ist eine optimale Ausnutzung der durch die jeweiligen Stromversorgungs-komponenten zur Verfügung gestellten Energie gewährleistet. Diese Maßnahme ist insbesondere bei ausgeschaltetem Fahrzeugmotor vorteilhaft einsetzbar.

Ferner kann das Brennstoffzellenaggregat bei Überschreiten einer voreinstellbaren Bordnetz-Last aktiviert werden. Durch diese Maßnahme ist es beispielsweise möglich, eine Batterie und einen gegebenenfalls vorhandenen Generator gegenüber herkömmlichen Lösungen relativ klein zu dimensionieren, da bei Überschreiten einer vorgegebenen Bordnetz-Last das Brennstoffzellenaggregat die fast bis hin zu einer maximal möglichen Leistungsabgabe übernehmen kann. Weiterhin wird das Brennstoffzellenaggregat bei Überschreiten einer voreinstellbaren Batteriespannungsgrenze deaktiviert. Durch diese Maßnahme ist es möglich, die Batterie vor Überladungsschäden zu schützen.

Gemäß einer besonders bevorzugten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Schaltungsanordnung weist diese eine zwischen die Batterie und das Brennstoffzellenaggregat geschaltete Diode auf. Hiermit ist in einfacher Weise ein Stromfluß in nur einer Richtung zwischen dem Brennstoffzellenaggregat und der Batterie bzw. dem Bordnetz gewährleistet.

Vorteilhafte Ausgestaltungen des erfindungsgemäßen Verfahrens bzw. der erfindungsgemäßen Schaltungsanordnung sind Gegenstand der Unteransprüche und der Beschreibung.

Die Erfindung wird nun anhand der beigefügten Zeichnung weiter beschrieben. In dieser zeigt

Fig. 1 eine bevorzugte Ausführungsform der erfindungsgemäßen Schaltungsanordnung, und

Fig. 2 eine Strom-Spannungs-Kennlinie einer Brennstoffzelle bei einem Einsatz zur Ladung einer Batterie.

Es sei davon ausgegangen, daß für den nun beschriebenen Fall eine mit 1 bezeichnete Brennstoffzelle motorunabhängig aktiv sein soll, d. h. der Motor des Fahrzeugs ist nicht eingeschaltet, und der Fahrer schaltet in diesem Zustand einen beliebigen Verbraucher (hier mit **alle** zu dem Brennstoffzellenaggregat 1 eine Kraftfahrzeugbatterie 3 und ein Generator 4 geschaltet sind. Im beschriebenen Zustand (abgestellter Motor) wird der Generator 4 nicht eingesetzt, weil er üblicherweise durch den Motor mechanisch angetrieben wird. Ein entsprechendes Betriebsverhalten ergibt sich auch, wenn gar kein Generator vorhanden ist.

Schaltet nun der Fahrer den Verbraucher 2 ein, sinkt die Spannung der Kraftfahrzeug-Batterie 3 mit zunehmender Entladung ab. Bei Unterschreiten einer eingestellten Spannungsgrenze wird nun das Brennstoffzellenaggregat 1 aktiviert und in die Lage versetzt, elektrische Leistung abzugeben.

Das Brennstoffzellen-Aggregat 1 ist über eine Diode 5 elektrisch weich an das Bordnetz gekoppelt. Bei Einschalten des Brennstoffzellen-Aggregats baut dieses seine Spannung auf und übernimmt erst bei Überschreiten einer aktuellen Batteriespannung die Last bis zu einer maximal möglichen Leistungsabgabe.

Ist die Last des eingeschalteten Verbrauchers 2 kleiner als die maximal mögliche Brennstoffzellenaggregat-Abgabeleistung, wird gleichzeitig zur Leistungsversorgung des Verbrauchers 2 die Batterie 3 nachgeladen. Ein derartiges Nachladen der Batterie 3 ist auch dann möglich, wenn der Verbraucher 2 ausgeschaltet ist.

Die Aufladung der Batterie 3 durch das Brennstoffzellenaggregat 1 erfolgt gemäß der in Fig. 2 dargestellten Strom-Spannungskennlinie des Brennstoffzellenaggregats. Man erkennt, daß es zunächst zu einem relativ großen Ladestrom I_{BZ} bei relativ geringer Ladespannung U_{BZ} kommt. Gegen Ladeende der Batterie steigt die Spannung U_{BZ} aufgrund des größeren Innenwiderstandes an und der von dem Brennstoffzellenaggregat abgegebene Strom I_{BZ} wird kleiner. Um die Batterie 3 vor einem Überladungs-Schaden zu bewah-

ren, wird das Brennstoffzellenaggregat beim Erreichen einer oberen Spannungsgrenze abgeschaltet.

Aufgrund der erfindungsgemäß möglichen Versorgung eines Verbrauchers über die Batterie 3 und/oder das Brennstoffzellenaggregat 1, bei gleichzeitig gegebener Möglichkeit der Aufladung der Batterie 3 mittels des Brennstoffzellenaggregats 1 ist es nicht notwendig, die aufgrund des Verbrauchers erforderliche Stromabnahme genau zu kennen. Das erfindungsgemäß beschriebene System kann in einfacher und unaufwendiger Weise auf unbekannte bzw. variable Stromanforderungen reagieren, ohne daß die Leistung des Brennstoffzellenaggregats 1 (beispielsweise über Wasserstoff- oder Luftmassenregelung) geregelt werden müßte. Auf eine Leistungselektronik zur Steuerung des Brennstoffzellenaggregats zur Spannungsanpassung kann daher verzichtet werden.

Bevorzugte Dimensionierungen der dargestellten Schaltungsanordnung werden im folgenden beispielhaft angegeben: Bei dem Bordnetz kann es sich insbesondere um ein Nutzfahrzeug-Bordnetz mit einer Spannung von 17 bis 28 Volt handeln. Batterie 3 und Generator 4 können für einen 24 Volt-Betrieb ausgelegt sein. Unter der Annahme einer Leerlaufspannung der einzelnen Zellen des Brennstoffaggregats 1 von 1,06 Volt und einer entsprechenden Vollastspannung von 0,6 Volt ergibt sich bei 45 Zellen für das Brennstoffzellenaggregat eine Vollastspannung $U_{BZ(vollast)}$ von 27 und eine Leerlaufspannung $U_{BZ(Leerlauf)}$ von 48 Volt.

Es sei noch einmal darauf hingewiesen, daß der beispielhaft dargestellte Fall eines motorunabhängigen Betriebes des Brennstoffzellenaggregats 1 in analoger Weise bei laufendem Motor, d. h. gegebenenfalls mit Betrieb des Generators 4, möglich ist. Durch die erfindungsgemäße Schaltungsanordnung ist auch bei laufendem Motor das Brennstoffzellenaggregat 1 in der Lage, das System Batterie-Generator optimal zu ergänzen.

Ein weiteres Kriterium für die Zuschaltung des Brennstoffzellenaggregates 1 ist die benötigte Bordnetz-Last. Insbesondere dann, wenn aus Kostengründen die Batterie 3 beziehungsweise der Generator 4 gar nicht für eine maximale Bordnetz-Last ausgelegt ist. In diesem Fall wird das Brennstoffzellenaggregat 1 bei Überschreiten einer voreinstellbaren Bordnetz-Last aktiviert. Vorteilhafterweise entspricht diese voreinstellbare Bordnetz-Last der maximalen Bordnetz-Last bei der aktuellen Batteriespannung. Es ist jedoch auch möglich, die voreinstellbare Bordnetz-Last unabhängig von der momentanen Batteriespannung vorzugeben. Die Zuschaltung des Brennstoffzellenaggregates 1 bei Überschreiten einer voreinstellbaren Bordnetz-Last bewirkt, daß eine schnelle Entladung der Batterie 3 vermieden wird beziehungsweise daß eine ausreichende Spannungsversorgung auch bei maximaler Bordnetz-Last gewährleistet ist.

Die beiden Zuschaltkriterien voreinstellbare Batteriespannung und voreinstellbare Bordnetz-Last können selbstverständlich beliebig kombiniert werden. Weiterhin ist klar, daß bei Vorhandensein eines Generators 4 auch dieser zum Aufladen der Batterie 3 beitragen kann und daß dementsprechend geeignete Maßnahmen zum Schutz der Batterie 3 vor Überladung auch im Hinblick darauf getroffen werden müssen.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Versorgung eines eine Batterie (3), zumindest einen elektrischen Verbraucher (2) und ein parallel zur Batterie (3) angeordnetes Brennstoffzellenaggregat (1) aufweisenden Bordnetzes eines Kraftfahrzeugs mit elektrischer Energie, wobei das Brennstoffzellenaggregat (1) zumindest zeitweise zur Versorgung

des Bordnetzes mit elektrischer Energie und/oder zur Aufladung der Batterie (3) eingesetzt wird, dadurch gekennzeichnet, daß das Brennstoffzellenaggregat (1) bei Unterschreiten einer voreinstellbaren Batteriespannungsgrenze und/oder bei Überschreiten einer voreinstellbaren Bordnetz-Last aktiviert und bei Überschreiten einer voreinstellbaren Batteriespannungsgrenze deaktiviert wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die voreinstellbaren Bordnetz-Last der maximalen Bordnetz-Last bei der aktuellen Batteriespannung entspricht.

3. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Brennstoffzellenaggregat (1) auch bei ausgeschaltetem Motor des Kraftfahrzeugs aktivierbar ist.

4. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Brennstoffzellenaggregat (1) nach der Aktivierung bei konstanter Last betrieben wird.

5. Schaltungsanordnung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine Batterie (3), zumindest ein elektrischer Verbraucher (2), ein Brennstoffzellenaggregat (1) und gegebenenfalls ein Generator (4) parallel zueinander geschaltet sind.

6. Schaltungsanordnung nach Anspruch 5, gekennzeichnet durch eine zwischen die Batterie (3) und das Brennstoffzellenaggregat (1) geschaltete Diode (5).

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

Fig. 1

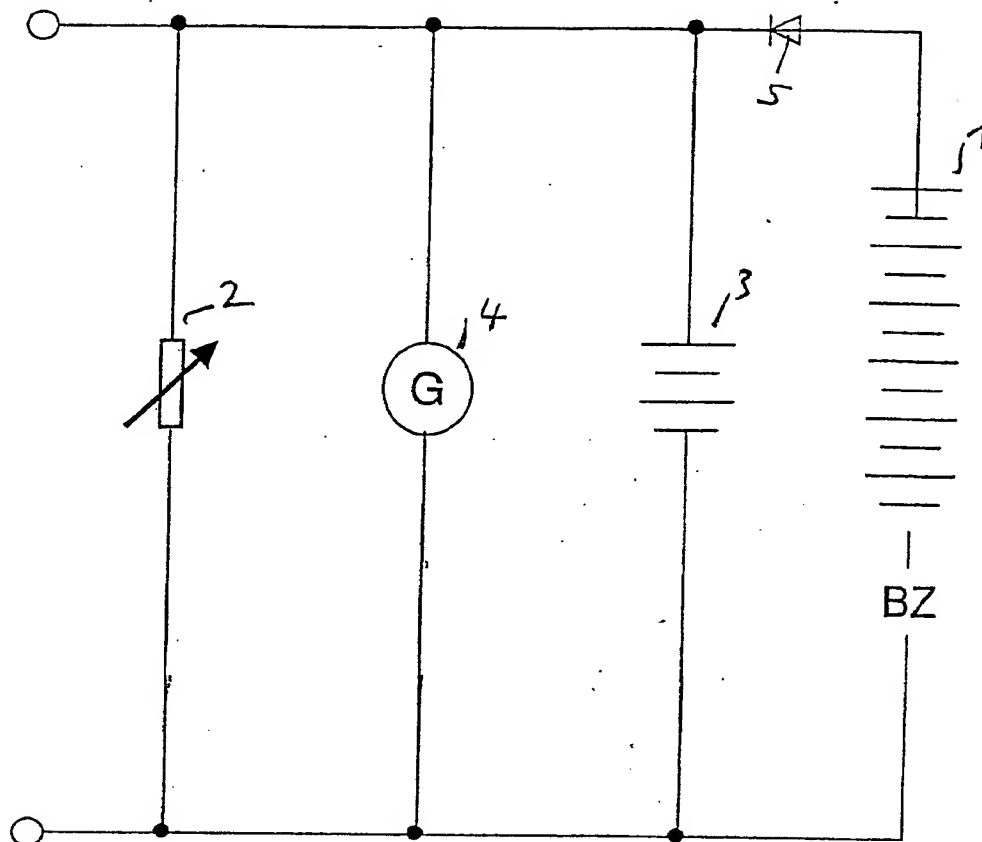
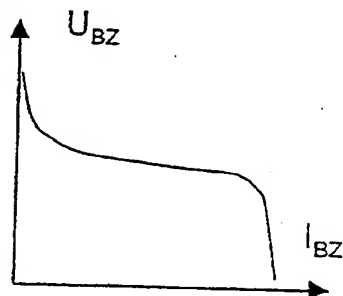






Fig. 2



Procedure for supplying power network of car with electrical energy

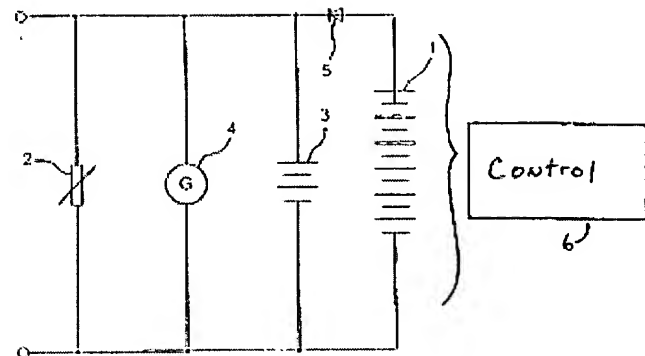
Patent number: DE19932781
Publication date: 1999-12-16
Inventor: SCHELL ANDREAS (DE)
Applicant: DAIMLER CHRYSLER AG (DE)
Classification:
- **international:** B60R16/04; B60L1/00; H02J7/00
- **european:** B60L11/18R; H01M8/04H; H02J7/14D
Application number: DE19991032781 19990714
Priority number(s): DE19991032781 19990714

Also published as:

 EP1068998 (A2)
 US6593671 (B1)
 EP1068998 (A3)
 EP1068998 (B1)

Abstract of DE19932781

A procedure for supplying a power network of a car having a battery (3), at least one electrical load (2) and a fuel cell aggregate (1) located in parallel with the battery, with energy is described. The fuel cell aggregate is installed at least partially for the supply of the network with electrical energy and/or for charging up the battery. The aggregate is activated when an adjustable battery voltage threshold is fallen below and/or when an adjustable network load is exceeded. It is deactivated when an adjustable battery voltage threshold is exceeded. The adjustable network load corresponds to the maximum network load for the actual battery voltage.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

BEST AVAILABLE COPY

THIS PAGE BLANK (USPTO)